

危険な白タクを合法化する「ライドシェア新法」絶対阻止！ ハイタクフォーラム2024 3.8 総決起集会

2024年3月8日、全電通労働会館において全自交労働連・交通労働ハイタク部会・私鉄総連ハイタク協議会が組織しているハイタクフォーラムの総決起集会を開催し、4月から解禁される日本型ライドシェアに危機感を持ち、「ライドシェア新法」に反対する仲間約300人が結集し、全力で絶対阻止のために闘うことを確認しました。

連合の芳野友子会長、交通労働の住野敏彦議長、国際運輸労働の浦田誠政策部長、この問題に取り組む国会議員の方々が来賓として出席し、共に闘い抜こうと力強い激励をいただきました。

「ライドシェア新法」といって
愚かな法律は認めることができない



ライドシェアかどうかは議論の本質ではなく、重要なのは仮にタクシートの諸規制を緩和するにしても、ドライバーのなり手が維持できる程度の最低限の賃金を確保し、かつ、乗客の安全は守ることを前提として、どの規制をどういう風に緩和すべきかを丁寧に議論することが必要」とライドシェア新法阻止に向けた講演を行いました。

ライドシェアがどうかは議論の本質ではなく、重要なのは仮にタクシートの諸規制を緩和するにしても、ドライバーのなり手が維持できる程度の最低限の賃金を確保し、かつ、乗客の安全は守ることを前提として、どの規制をどういう風に緩和すべきかを丁寧に議論することが必要」とライドシェア新法阻止に向けた講演を行いました。



京都大学の藤井聡教授は「岸田総理は『賃上げをする』と言っているにも関わらず、ライドシェアを導入しようとしている。それにより、タクシードライバーの賃金が低下すれば、ますますタクシードライバーのなり手が少なくなる。そもそもタクシードライバー減少最大の原因が低賃金なのだから、岸田総理は『言っていることとやっていることが正反対だ』ということになる。現実にも、それはライドシェアの『賃金』を引き上げるチャンスの到来を意味するものでもある。賃上げを目指すには、この状況を継続させるべき時だとも言える。

ライドシェアは公益を棄損する



主催者を代表し、全自交労働連の溝上中央執行委員長はライドシェアの動行について「2002年のタクシートの規制緩和を超える危機だ」と訴え、「プラットフォームによるライドシェアは安全・安心を崩壊させ、雇用と地域交通を破壊する。タクシーとしての自信とプライドを持ち、この闘いは絶対に勝ち抜かなければならない」と訴えました。

自信を持ち社会に主張し闘おう

3.8国際女性デー 全国統一行動 中央集会 ～つなげよう 取り組みを 高めよう 意識を～

今から160年前、1857年にニューヨークの被服工場の火災で多くの女性たちが亡くなったことを受け、3月8日に女性たちが低賃金・長時間労働に抗議を行ったことが「国際女性デー」の起源であると言われ、1908年3月8日には、女性労働者たちが賃金改善と労働時間短縮、婦人参政権を求めてデモを行いました。以来、国連がその日を「女性の政治的自由と平等のために行動する記念日」と位置付けし、賃金・労働条件の向上を表す「パン」と女性の尊厳・人権の確保を表す「バラ」をシンボルに、世界各国で様々な行動が展開されています。

連合・連合東京は共催で集会を行い、小原連合総合政策推進局長が「2024春季生活闘争ジェンダー平等の推進、多様性を認め合う社会の実現に向けて」の基調提起。埼玉大学経済学部金井郁教授による「企業と労働組合の意思決定への関与とジェンダー」をテーマにした基調講演が行われました。会場には女性だけでなく、多くの男性も参加しました。

日本はまだまだ男女の格差が大きく「家の家事や子育て、介護は女性がやるもの」という昔からの文化が根強くあり、世界と比べるとジェンダーギャップ指数が146か国中125位という最低クラスに位置づけられています。

3.8国際女性デーとは？



「危険な白タクを合法化するライドシェア新法を絶対阻止！」
「雇用と安全を破壊するな！」
プラカードを一齐に掲げライドシェア反対をアピールしました

月例給も「頑張ったものが報われる賃金」へ！

第2回 団体交渉



実感できる賃金改定と働きやすい環境を整えることが必要

2024年3月6日、本社棟5階において第2回団体交渉を行いました。

「現段階では今までと大きく変わるような回答はできない」という経営側の姿勢に対し、「賞与の基準見直しで、『頑張ったものが報われる賃金』に向けて一歩前進できたが、昨年のデータを基に協議したので、今年も状況が変わればまた見直しが必要。賃金についても多少の見直しはしたが、ほぼ30年前のまま。今の時代に合わない。基準を見直ししていく必要がある。ライドシェアに対抗するにはタクシイの稼働を増やすこと。この産業で働く乗務員を増やすためには、魅力ある賃金・労働条件と、働きやすい環境を整えることが必要です。」

東洋交通の平均在籍年数は7年。長く勤めてもらうためには、嘱託契約を70歳から72歳に延長するというのはどうか？東洋は68歳を越えたら半年契約で最長70歳となっているが、70歳を越えても働きたい乗務員は、その前に他のタクシイ会社に移ってしまう。東洋交通労組は健康と安全を重視し、最長70歳までとしましたが、現在は70

歳以上でも健康で仕事をしている人も増えている。今まで通りの12勤務ではなく、70歳を越えたら5勤務・10勤務にするなど、社会保険料の会社負担など、問題はあると思うが、健康面などの色々な条件を設けた上で、ペテランを残していくということも乗務員不足の解消に繋がるので、是非検討していただきたい」と組合側から申し入れました。

「すぐにこの場で回答できることではないが前向きに協議をしていく」という経営側の返答でした。次回の団体交渉でも引き続き協議します。

日本版ライドシェア解禁 東京・神奈川で運行スタート

2024年4月より、日本版ライドシェアの解禁が決定しました。タクシー事業者が運行管理を行い、タクシーが足りない時間帯を補うためのものとしてスタートします。6月にライドシェア新法制定の協議となると、法律を作るのが国土交通省だけでなく、規制改革会議担当の経産省などが協議できるようになり大変危険です。それを避けるためには、これで大丈夫だという実績を示す必要があり、6月の骨太方針に盛り込まれるとなると、だいたい5月前半で議論が終わってしまいます。そのため、4月までに全国でタクシーを呼べば来るとの状況をつくり出さないといけません。

人材を確保するためには基本部分を増やすことが重要

第3回 団体交渉

「大手他産業では、今春闘の回答でベースアップを勝ち取っている。運輸も含め、タクシイの人材を確保するには他産業と同様、基本部分を増やすことが重要。賃金改定でコロナ前より売上が上がり、給料が増えたように感じているが、歩合が上がっただけで賃上げをしたわけではない。基本を全体に上げるということは大変だと思いが、「売上が上がれば良い」という考え方を変えないと、タクシイ業界は変わらな

い。コロナ禍、オール歩合で生活ができなくなり去っていった乗務員が多くいた中、東洋は所定のハンドドル時間を守り走れば基本給が保障され、更に時間をこなすことにより、他営業所と比べて売上也確保できた。大変な時期を共に乗り越え、頑張ってきた乗務員に対し、会社として評価、還元するべき。また、いつコロナのような感染症が蔓延するかかわりません。原資がある時に変えておかないと、そうなるからでは変えられませんか。早急に基本給の見直しを要求します」と強く組合側から申し入れました。

「今年70歳を迎える組合員が数名います。他へ移らず東洋交通で働けるように、色々な条件は必要だと思いが、今春闘で回答を出して欲しい」と申し入れました。

嘱託契約の延長については、「日本交通では、65歳以上は1年に1回自己負担で脳ドックを受けさせ、結果に問題がなければ契約を最長72歳まで延長している。東洋でもそのような条件を設け、健康面で問題がなければ、契約を延長することは可能かもしれない」と前向きな姿勢を示しました。

今、われわれタクシイドライバー にできること

空白エリアをなくす

特に山手線西側エリアの無線を積極的に取りましょう

タクシーを利用できない時間帯をなくす

営業時間の少ない午前3～8時に営業のできる勤務シフトへの変更に協力しましょう

タクシーにしかできない接客サービスを

世界でトップクラス評価の日本のタクシーにふさわしい、接客接客を提供しましょう

二種免許による安全・安心

無事故・無違反はもちろん、プロドライバーとして、利用者に対し安全・安心なサービスを提供しましょう

今こそ、一致団結して
白タク合法化を断念させましょう



全国自動車交通労働組合東京地方連合会